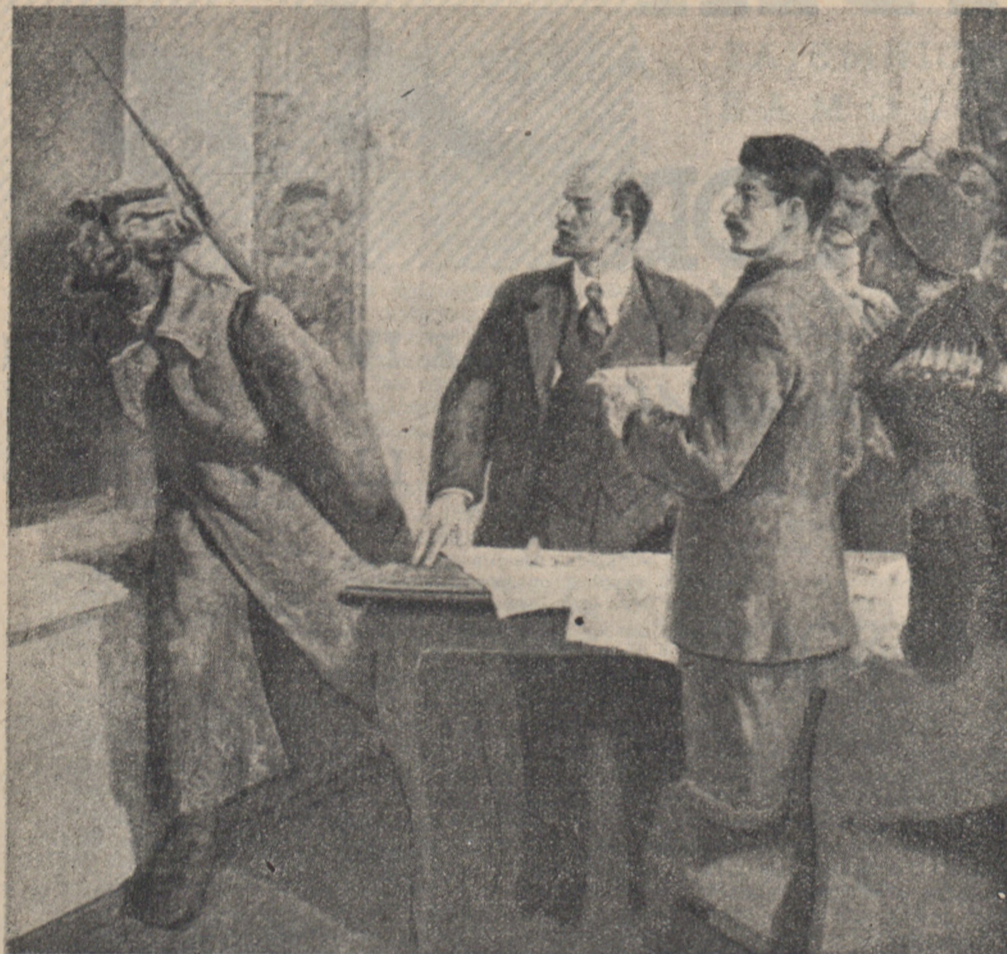
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 45 (177)

1—8 LISTOPADA 1949





25 październ'ka (7 listopada) 1917 roku krążownik „Aurora" ogniem swych dział skierowanym na Pałac Zimowy obwieścił początek nowej ery w dziejach ludzkości

PRZYJAŹŃ Z ZSRR

POMOC ZSRR

PRZYKŁAD ZSRR

— OTO PODSTAWOWE ŹRÓDŁO NASZYCH ZWYCIĘSTW

(Z przemówienia Prezydenta Bolesława Bieruta na I-szym Kongresie PZPR).

Pamiętacie wszyscy, zwłaszcza starsi z Was, z jaką wdzięcznością spoglądaliśmy w niebo w 1944 — 45 roku, kiedy radzieckie lotnictwo było pierwszym zwiastunem nadchodzącej wolności. Smukłe sylwetki myśliwców, szturmowców i ciężkie bombowce cieszyły nas widokiem czerwonych gwiazd na skrzydłach, cieszyły warkotem silników i ciosami, jakie zadawały armii hitlerowskiej.

Dziś, kiedy patrzymy na wspaniałe radzieckie maszyny komunikacyjne, na samoloty szkolno-treningowe, na których uczą się nasi piloci, a które otrzymaliśmy ze Związku Radzieckiego, czujemy wdzięczność dla naszego wielkiego sojusznika, wdzięczność dla narodu radzieckiego. Myśląc o tamtych latach mimo woli zadajemy sobie pytanie:

Jak to się stało, że w wyniku drugiej wojny światowej, szczycąca się najwyższym poziomem technika i lotnictwo faszystowskich Niemiec zostały zmiażdżone właśnie przez samoloty oznaczone czerwoną gwiazdą?

Kto sprawił, że radziecka flota powietrzna zajmuje czołowe miejsce na świecie zarówno pod względem liczebności maszyn, jak i pod względem ilości wyszkolonych kadr?

Jak to się stało, że biorąc początki dosłownie z niczego, w ciągu kilkunastu lat lotnictwo radzieckie może poszczycić się wielkimi osiągnięciami.

Odpowiedź jest prosta: lotnictwo radzieckie zawdzięcza swą potęgę ustrojowi tego kraju, w którym po raz pierwszy w dziejach zatriumfowała sprawiedliwość społeczna, zawdzięcza swą siłę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa przyniosła państwo radzieckie, które, oparte na przodującej ideologii marksizmu-leninizmu, kierowane przez Wszechzwiązkową Komunistyczną Partię (bolszewików) i jej wodzów Lenina i Stalina, jest dziś przodującą siłą światowego obozu postępu, stojącego mocno na straży najcenniejszego skarbu, jaki posiada ludzkość — na straży pokoju. Zrodzona właśnie z Rewolucji Październikowej Armia Radziecka uratowała ludzkość przed zalewem faszyzmu.

Dlaczego Wam o tym dzisiaj piszę?

Dlatego, że trzydzieści dwa lata temu, 25 października (7 listopada według dzisiejszego kalendarza) 1917 r. w Piotrogradzie (obecnie Leningrad), krążownik „Aurora" podpłynął wodami Newy ku Pałacowi Zimowemu i ogniem swych dział, skierowanych przeciwko siedzibie Rządu Tymczasowego obwieścił światu początek Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej.

Trzydzieści dwa lata temu, rosyjscy robotnicy i chłopi, rosyjska młodzież, chwycili za broń zrzucając znienawidzone jarzmo rządów cara, kapitalistów i obszarników. Chwycili za broń po to, by walczyć o te ideały, które przyświecają dziś Wam w pracy na drodze do lotnictwa — by wszyscy ludzie na świecie byli wolni i szczęśliwi, by wszystkim było dobrze, nikt nikogo nie krzywdził i wyzyskiwał, by wszyscy mieli możność nauki, pracy i godziwej rozrywki.

Walczyli oni nie tylko o wolność ludu rosyjskiego i narodów zamieszkujących dziś ZSRR, walczyli o wolność mas pracujących świata, o wyzwolenie ludów.

Trzydzieści dwa lata temu pierwszy wystrzał z krążownika „Aurora" otworzył nową erę w dziejach ludzkości. Twarde, robociarskie dłonie ujęły ster rządów w Rosji. Najpiękniejsze idee i najszlachetniejsze marzenia wielu pokoleń, marzenia, za które walczyli i ginęli bojownicy o lepszą przyszłość, zostały zrealizowane.

„Historyczne znaczenie Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej" — pisze Józef Stalin w „Zagadnieniach leninizmu" — „jest tym większe, tym bardziej doniosłe, że choć dokonała się ona w Rosji, jest zwycięstwem proletariatu całego świata".

Rewolucja Październikowa przyniosła pierwsze na świecie państwo socjalistyczne, które zajmując jedną szóstą część kuli ziemskiej, liczące przeszło 200 milionów obywateli, stało się żywym przykładem dla innych narodów. Podczas, kiedy w krajach kapitalistycznych rozprzestrzenia się coraz bardziej nędza, głód i bezrobocie, w krajach Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich panuje dobrobyt, szczęście i pokój.

Ten właśnie fakt, że społeczeństwo radzieckie żyje szczęśliwie i pracuje, uczy się i tworzy dla przyszłych pokoleń, był i jest podnietą do działania dla mas pracujących w krajach imperialistycznych, był i jest celem, do którego wytrwale i mężnie dążyli komuniści i ludzie postępu całego świata.

Dziś, w krajach demokracji ludowej, w których już nigdy nie dojdą do władzy kapitaliści i obszarnicy, masy pracujące wzorują się na osiągnięciach Związku Radzieckiego, czerpią od niego doświadczenia i naukę. Dobrobyt, triumfy pracy socjalistycznej, rozmach budownictwa radzieckiego we wszystkich dziedzinach stanowią rażący kontrast z nędzą, bezrobociem i wyzyskiem w krajach kapitalistycznych. Dlatego masy ludowe tych krajów walczą o swe prawa. Rewolucja Październikowa rozpaliła pochodnię wolności przed ludami kolonialnymi, które kroczą dziś w walce do wolności. Zwycięstwo Chin wyrosło z doświadczenia Wielkiej Rewolucji. Walka Vietnamu czy Indonezji uskrzydlona jest doświadczeniem Wielkiej Rewolucji Październikowej. Przykład Związku Radzieckiego, kraju, w którym zapanowała prawdziwa sprawiedliwość społeczna, w którym zniesiono wyzysk i przemoc, jest dla nich bodźcem do walki.

Właśnie dzięki Rewolucji Październikowej i zdecydowanemu stanowisku Lenina, Stalina i WKP(b), Polska odzyskała niepodległość po pierwszej wojnie światowej. Reakcyjna polityka Piłsudskiego i jego kliki zaprzepaściła naszą wolność. Dzięki Związkowi Radzieckiemu, a więc pośrednio dzięki Rewolucji Październikowej odzyskaliśmy po raz drugi niepodległość. Tym razem — na zawsze.

Słusznie możemy ją z dumą nazwać naszą Rewolucją. Ona to bowiem obdarzyła nas dwukrotnie wolnością, ona jest dla nas niewyczerpanym źródłem bogatych doświadczeń i wszechstronnej nauki, jej zawdzięczamy możność szybkiego marszu ku socjalizmowi.

Przyjaźń ze Związkiem Radzieckim jest rękojmią naszej niepodległości i suwerenności. Czyż trzeba wyliczać przykłady przyjaźni i pomocy ze strony ZSRR? Znacie je dobrze.

ZSRR dał nam najlepszy sprzęt bojowy i najlepszych pilotów — instruktorów, dzięki którym powstały pierwsze kadry Odrodzonego Lotnictwa Polskiego w Grigoriewskoje, w Wolsku i w Czkałowie.

Piloci radzieccy z najwyższym samozaparciem siebie i z właściwą dla nich pogardą śmierci walczyli o wolność naszej Ojczyzny, przekazując całą swą wiedzę i doświadczenie lotnicze młodym, polskim kolegom. Scementowali oni przyjaźń polsko-radziecką wkładem pracy, jaką włożyli w organizację polskich Szkół Lotniczych.

Wspomnijmy jeszcze braterską pomoc w pierwszych dniach odbudowy, wspomnijmy stanowisko radzieckie w sprawie naszych granic zachodnich i korzystne umowy gospodarcze, a uświadomimy sobie, jak nieocenioną wartość posiada dla nas sojusz ze Związkiem Radzieckim, ile mu zawdzięczamy i jak doniosła jest jego rola.

Ludzie radzieccy, którzy wywalczyli naszą wolność, to ludzie, których wychowała Rewolucja Październikowa. Ci sami ludzie stoją dziś na straży zdobyczy Wielkiej Rewolucji, na straży pokoju świata.

Dziś, kiedy podżegacze wojenni dążą do nowej wojny, zdecydowanie pokojowe stanowisko Związku Radzieckiego napawa nas otuchą i nadzieją. Wiemy, że lud radziecki, który 32 lata temu dokonał w Rosji największego w dziejach ludzkości przewrotu, który wykazał tyle bohaterstwa w wojnie z hitleryzmem, potrafi równie dzielnie i nieugięcie stać dziś na straży światowego pokoju. Związek Radziecki chce w pokoju budować swoje państwo. My, Polacy, chcemy tego samego — tego chcecie i Wy, lotnicza młodzież Polski Ludowej.

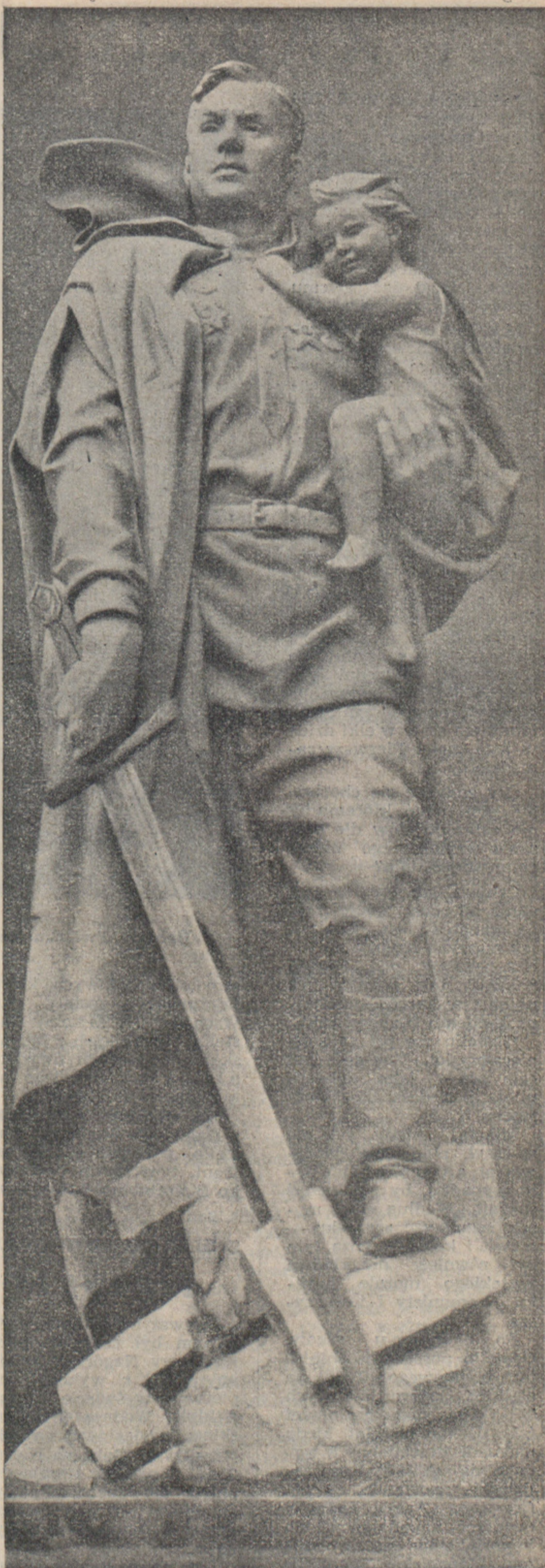
Fakt, że możemy się dziś spokojnie poświęcić naszej nauce, pracy, że kraj nasz odnosi takie sukcesy w odbudowie jest ściśle związany z ustrojem Polski Ludowej. Ustrój ten jest gwarantem naszej niepodległości. Pamiętajcie że niepodległość naszego kraju i jego osiągnięcia zawdzięczamy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej.

(k. g. r.)

Na zdjęciu obok:

W jednej z dzielnic Berlina w parku Treptow znajduje się pomnik zwycięstwa nad hitleryzmem.

W prawej ręce żołnierza radzieckiego miecz — symbol siły, w lewej dziecko — symbol życia. Pod nogami rozbita swastyka — symbol zwycięstwa na faszyzmem.



ZA RADZIECKĄ OJCZYZNĘ

Jedenaście lat miał Mikołaj Gastello, kiedy nad Rosją przeciągnęła burza Wielkiej Rewolucji. Przyniosła ona robotniczej rodzinie Gastello to nowe życie, o którym przez wiele lat marzył ojciec Mikołaja. Nadszedł długo oczekiwany czas, kiedy stary robociarz, hutnik, mógł dać swemu synowi wykształcenie.

Mikołaj uczył się z zawziętością: chciał być zawsze pierwszym wśród swoich rówieśników. Ogarnęła go poza tym nowa pasja: został modelarzem. Oddał się modelarstwu sercem i duszą. Postanowił poświęcić się pracy w lotnictwie.

Zrealizować marzenia pomogła Mikołajowi Partia. Zostaje skierowany do wojskowej szkoły lotniczej.

Dużo trzeba się uczyć, dużo popracować, zanim młody człowiek stanie się pilotem. Praca długiego szeregu dni i tygodni sumuje się, składa razem, aż wreszcie przed młodym lotnikiem staje wielki dzień w jego życiu: Pierwszy samodzielny lot!

Czy znajdzie się chociażby jeden uczeń, któremu by nie zabrakło słów dla opisania wrażeń tego niezapomnianego dnia?

Czujesz, jak zmienia głos silnik od ruchu twojej ręki na manetce gazu. Czujesz, jak maszyna reaguje na ruchy pedałów pod twoimi nogami. Jak pochyla się płynnie w skręcie, posłuszna każdemu ruchowi ręki...

Gastello ma już za sobą pierwszy lot. Zna go i ceni cała szkoła jako dobrego pilota i serdecznego towarzysza.

Mikołaj nigdy się nie spieszył, nigdy nie denerwował, a pomimo to nie było wypadku, by się kiedyś spóźnił. „Według niego można regulować zegarek" — mawiali koledzy. Poza tym był również przykładem wysokiego morale lotnika, komunisty i towarzysza.

Po ukończeniu szkoły, Gastello poszedł do lotnictwa bombowego. Latał na ciężkich, czterosilnikowych TB-3 i zasłynął już nawet jako doskonały pilot, kiedy nadszedł brzemienny w wydarzenia rok 1939. Rząd radziecki postawił przed Czerwoną Armią zadanie: odeprzeć napad japońskich imperialistów na sojuszniczą Mongolską Republikę Ludową. W liczbie załóg



Bohater Związku Radzieckiego Mikołaj Gastello

samolotów bojowych, które skierowane zostały na Wschód, był Mikołaj Gastello. W walkach z japońskimi okupantami uwydatniły się jaskrawo jego umiejętności i odwaga.

Już wkrótce po powrocie z Dalekiego Wschodu, Gastello ponownie idzie na front, tym razem przeciwko Białofinom. I tutaj wypełnia lotnik swój dług wobec Ojczyzny z honorem.

W przeddzień Wielkiej Wojny Gastello jest już nie tylko doświadczonym pilotem. Jest troskliwym wychowawcą swoich podwładnych, zahartowanym w walkach żołnierzem — komunistą, gotowym do nowej walki.

„Zawsze pamiętał nakazy Partii o czujności i gotowości odparcia ataku wroga. Jako żołnierz, był zawsze na posterunku. Jako komunista, był wymagający w stosunku do siebie, swoich towarzyszy i podwładnych, umacniając w nich zaufanie we własne siły i wiarę w słuszność swojej sprawy oraz gotowość stanąć na pierwszy zew Partii na stanowisku bojowym. Jako patriota zawsze żył jednym pragnieniem — okazać się godnym wielkiego zaszczytu miana obrońcy Ojczyzny". Oto jak charakteryzuje kronikarz kapitana Mikołaja Gastello.

Kiedy zaczęła się wojna, Gastello dowodził eskadrą bombowców; jego eskadra była uważana za jedną z przodujących. Lecz podwładni kpt. Gastello przodowali nie tylko w wyszkoleniu bojowym. Wszyscy oni, jak ich dowódca, byli płomiennymi patriotami swojej Ojczyzny, oddanymi do końca sprawie Partii Lenina i Stalina.

26 czerwca bombowiec Mikołaja Gastello został uszkodzony. Samolot płonął. Gastello przez telefon pokładowy radzi załodze opuścić maszynę.

— Czy to rada, czy rozkaz? — zapytuje obserwator.

— Decydujcie sami. Obserwator?

— Pozostaję!

— Radiotelegrafista?

— Pozostaję!

I nie czekając pytania — strzelec pokładowy dorzucił:

— Pozostaję!

Płonący samolot, kierowany pewną ręką pilota, obciążony bombami, wbija się w niemiecką kolumnę transportową. W potwornym wybuchu wylatują w powietrze samochody z amunicją, benzyną i giną dziesiątki hitlerowców. Radzieccy piloci woleli śmierć niż niewolę. Śmiercią swoją zatrzymali na kilka godzin pochód hitlerowskich hord.

Nie zawahali się ani na sekundę, kiedy trzeba było oddać życie w obronie ojczyzny. Tak jak oni, nie wahały się tysiące bohaterów Armii — wyzwolicielki narodów.

Dzięki ich bohaterstwu cieszymy się dziś pokojem. Ich bohaterstwo jest gwarancją, że pokój będzie trwały. Bohaterstwo ludzi, których wychowała zwycięska rewolucja.

A. W.

Z HISTORII LOTNICTWA

PIERWSZY LOT POLARNY

Pierwszym lotnikiem polarnym był rosyjski pilot wojskowy Nagórski. 8 sierpnia 1914 r. wykonał on pierwszy w świecie lot nad Arktyką. Wodnopłat Nagórskiego wystartował z zatoki Krestowaja Guba na Nowej Ziemi i w locie trwającym około 450 km wzdłuż zachodniego brzegu wyspy dotarł do przylądka Borysowa.

Lot ten miał na celu odnalezienie statku, na którym w r. 1912 podróżnik Sjedow wyruszył na podbój Bieguna Północnego.

W rejonie Nowej Ziemi Nagórski dokonał pięciu lotów. W czasie jednego z nich osiągnął 76-ty stopień szerokości geograficznej. W ten sposób Nagórski pierwszy wykazał możliwość dokonywania lotów i wykorzystania lotnictwa w warunkach arktycznych.

NA STALINOWSKIM SZLAKU

WALERY CZKAŁOW

„Szczycimy się odwagą i hartem lotników radzieckich, którzy nie znają przeszkód w osiąganiu zamierzonych celów" — pisał Józef Stalin w telegramie gratulacyjnym do Walerego Czkałowa, po jego rekordowym i bohaterskim przelocie z Moskwy przez Biegun Północny do Vancouver k Portlandu w Ameryce. Postać tego prawdziwego pilota zasługuje w pełni na te zaszczytne słowa, bo w Walerym Czkałowie odzwierciedliła się siła i moc wielkiego narodu, którego był synem.

Poniżej drukujemy fragmenty pamiętników Walerego Czkałowa, dotyczące ważniejszych momentów jego życia, które upłynęło na ciągłej walce o postęp i o nowe drogi rozwoju lotnictwa. „Tylko w walce czuję życie" — mówił Czkałow, a jego biografia jest najlepszym dowodem, że życie to czuł zawsze.

...Do pokoju wszedł towarzysz Stalin i po przywitaniu się z nami zapytał przyjaźnie:

— Jakież to sprawy sprowadzają Was do mnie towarzyszu Czkałow?

— Chcemy prosić o Wasze zezwolenie, Józefie Wissarionowiczu, na wykonanie przelotu do bieguna północnego.

Zapanowało krótkie milczenie, w czasie którego z pełnym napięciem oczekiwaliśmy na odpowiedź wodza narodu. Zezwoli nam na ten przelot, czy nie? Zaufa nam wykonanie tego wspaniałego, ale i odpowiedzialnego zadania, czy raczej odmówi?

— Poco lecieć właśnie na biegun północny? — zagadnął towarzysz Stalin.— Lotnikom wszystko wydaje się łatwe — przywykli ryzykować, ale poco ryzykować bez potrzeby?

To mówiąc podszedł do mapy i wskazał nam inną trasę: Moskwa — Pietropawłowsk — Kamczatka. Propozycja była również nieoczekiwana, jak i ponętna. O trasie tej nie myśleliśmy nigdy, a przecież była trudna i ciekawa. Przebiegała nad przestrzeniami nie oblatanymi jeszcze przez żadnego pilota i przebycie jej oznaczało połączenie serca kraju — Moskwy, z najodleglejszymi granicami. Propozycję przyjęliśmy niezwłocznie i wyznaczoną trasę nazwaliśmy „Stalinowskim szlakiem". Te dwa słowa wypisaliśmy później na kadłubie samolotu, który przysporzył wiele sławy naszej technice lotniczej.

Dni i noce trwały teraz prace przygotowawcze na lotnisku. Pracy mieliśmy powyżej uszu, a w każdym szczególe naszych przygotowań wyczuwaliśmy, jak troskliwie śledził za nimi towarzysz Stalin.

Kiedy wszystko było już przygotowane i pozostawało tylko wyznaczyć dzień startu, załoga samolotu RD, to znaczy Bajdukow, Bielajakow i ja, została wezwana na Kreml, gdzie nastąpiło drugie spotkanie z towarzyszem Stalinem.

W gabinecie byli również towarzysze: Mołotow i Ordżonikidze. Towarzysz Stalin, po przywitaniu nas, powiedział:



Józef Stalin w rozmowie z pilotem Walerym Czkałowem na lotnisku Moskiewskim

Zdjęcie radzieckie

— No, meldujcie, towarzyszu Czkałow.

Rozwiesiliśmy mapę, na której wykreślona była trasa i szczegółowo przedstawiłem plan przelotu, a kiedy plan został przyjęty, towarzysz Stalin żegnając się z nami, zapytał troskliwie, wskazując na serce:

— No, mówcie szczerze, jak u Was tam? W porządku wszystko? Nie ma jakich zastrzeżeń?

— Nie towarzyszu. Jesteśmy spokojni i gotowi do startu.

— No, to zgoda! — rzekł Stalin, ściskając nam serdecznie rękę. — Lećcie!

* * *

Kiedy po wykonaniu zadania wracaliśmy do Moskwy, Stalin oczekiwał nas na lotnisku. Uścisnąwszy i ucałowawszy każdego z nas, wypytywał o wszystkie szczegóły przelotu z zainteresowaniem, z którego wyczuwało się doskonale, jak bliscy i drodzy są mu lotnicy. Nie znajdowaliśmy słów na wyrażenie temu wielkiemu człowiekowi, jak bardzo wdzięczni i oddani mu jesteśmy. Najchętniej bylibyśmy jeszcze raz wzbili się w powietrze, żeby powtórzyć swój przelot, żeby lecieć jeszcze dalej i żeby zdobyć nowy rekord.

* * *

...— Więc znowu zabrakło Wam ziemi? Znów wybieracie się na przelot?

— Tak, towarzyszu Stalin. Czas ucieka. Przyszliśmy prosić o zezwolenie na przelot przez biegun północny — zacząłem swoje wywody i przedstawiłem charakterystykę samolotu RD, który właśnie jak żaden inny nadawał się do wykonania lotu ponad biegunem do Ameryki Północnej. Kiedy w toku dalszej rozmowy zdradziłem się niechcący z naszymi „konspiracyjnymi" pracami, w wyniku których wszystko właściwie było już przygotowane do przelotu, Bajdukow zbladł z zakłopotania, bo przecież zezwolenia na przygotowywanie przelotu jeszcze nie mieliśmy. Ale towarzysz Stalin zapytał spokojnie:

— Więc jak u Was z samolotem?

— Od dawna gotowy towarzyszu.

— No, tak, słyszałem — roześmiał się towarzysz Stalin. — Wiedziałem już o tym wcześniej.

Kamień spadł nam z serca. Znaczy, że ten wspaniały człowiek przy swoich znacznie poważniejszych zajęciach nie zapomniał jednak i o nas. I wiedział o naszych przygotowaniach. A skoro wiedział, to chyba...

A więc, towarzyszu Czkałow mówicie, że wybór samolotu jest trafny? — powiedział — i dodał: — Zawsze to tylko jeden silnik i o tym nie wolno zapominać.

— Towarzyszu Stalin. Silnik jest doskonały i niema obawy o jakikolwiek defekt, a oprócz tego jeden silnik, to sto procent ryzyka, a cztery, to całe czterysta.

Nastąpiło jeszcze parę pytań wyjaśniających, poczym Stalin oświadczył:

— Zgadzam się, ale zobowiązuję dowódcę przelotu, towarzysza Czkałowa, do przerwania lotu przy pierwszej groźnej sytuacji.

— Dziękujemy za zaufanie i zobowiązujemy się go nie zawieść — powiedziałem ze wzruszeniem, ściskając rękę Wodza.

Opuszczaliśmy Kreml uskrzydleni.

Opracował St. Januszewski

SKOK Z OPÓŹNIENIEM

WASYL ROMANIUK

zasłużony mistrz sportu spadochronowego ZSRR

(Dokończenie)

Należało wyjaśnić w jakim położeniu ciało człowieka w czasie spadania posiada największą stateczność i w jakim położeniu najłatwiej nim kierować. W owym czasie nie znajdowano jeszcze jasnej odpowiedzi na te pytania. Zespół „oblatywaczy“ rozstrzygnął je samodzielnie drogą doświadczeń, a następnie drogą eksperymentów, opracowanych przez instytut naukowo-badawczy.

Wkrótce przekonaliśmy się, że najodpowiedniejsze położenie ciała w czasie swobodnego spadania musi znaleźć indywidualnie dla siebie każdy skoczek, gdyż wszystko zależy od budowy ciała i żadnej standartowej recepty znaleźć tutaj nie można. Niektórzy spadochroniarze uważali za wygodniejsze położenie głową w dół, inni — nogami w dół, jeszcze inni plecami do ziemi.

Dla mnie najwygodniejsze okazało się położenie twarzą w dół. Doszedłem do tego dość szybko. Lecz nie odrazu nauczyłem się zachowywać to położenie i kierować ciałem. Mój pierwszy nauczyciel w skokach spadochronowych — Charachonow — uczył mnie jeszcze, że ręce i nogi w czasie swobodnego spadania spełniają rolę sterów. Lecz wykorzystanie rąk i nóg jako sterów w praktyce wcale mi się nie udawało. Niezależnie od wszystkich moich wysiłków w celu zachowania odpowiedniego położenia kręciłem się i przewracałem wcale nie zgodnie z ruchami moich „sterów“.

Postanowiłem wtedy wykonać skok z opóźnieniem na 30 sek., wykorzystując ten czas na naukę kierowania swoim ciałem. W końcu mi się to udało. Okazało się, że przy poprzednich skokach zbytnio się śpieszyłem, starając się nadać ciałem stateczność przy zbyt małej jeszcze stosunkowo szybkości. Tymczasem kończyny człowieka mogą spełniać rolę sterów dopiero od chwili, kiedy szybkość spadania osiągnie już maksymalną stałą, tzw. „krytyczną“ wielkość.

Z czasem wypracowałem już nawet pewnego rodzaju styl skoku z opóźnieniem. Padałem „na płask“, odrzuciwszy na boki ręce i nogi. Kończyny jak gdyby opierały się o powietrze i zapewniały odpowiednie położenie ciała. Okazało się przy tym, że ogromną rolę odgrywają tu zdawałoby się całkiem nieistotne drobnostki. Razu pewnego w chwili opuszczania samolotu zgubiłem futrzaną rękawiczkę z lewej ręki. Próbując zwykłym sposobem kierować swoim ciałem poczułem, że przekręcam się na lewy bok. Futrzana rękawica, pozostająca na prawej ręce, stawiała większy opór, naruszając równowagę ciała.



Nawet zwykłe uszkodzenie kombinezonu wywiera swój wpływ w czasie skoku z opóźnieniem już ok. 30 sek. Zrozumiałe jest więc, jak powinien sprawdzać i dopasowywać swoje umundurowanie spadochroniarz, który planuje skok rekordowy, względnie badawczy.

W takich wypadkach do kombinezonu spadochroniarza przymocowuje się najróżniejsze aparaty i przyrządy, tak że stanowi on jakieś spadające laboratorium. Dlatego też z góry należy obmyśleć, jak rozmieścić te wszystkie przyrządy, by nie przesuwały środka ciężkości spadającego ciała.

Przygotowując się do jednego z bardzo poważnych skoków starannie dopasowywałem cały swój ekwipunek. Wstępne skoki próbne wykazały, że rozmieszczenie ekwipunku jest prawidłowe i nie narusza równowagi. W dniu, w którym miałem wykonać skok, okazało się, że jeden z przyrządów trzeba było zastąpić innym, nieco cięższym. Ponieważ różnica ciężarów wynosiła zaledwie 1 kg, nie zwróciłem na to większej uwagi.

Kiedy jednak w czasie spadania starałem się ułożyć ciało w odpowiednim położeniu, poczułem, że przewracam się nogami w dół. Ciężar jednak kilograma miał, jak się okazało, decydujące znaczenie. Środek ciężkości przesunął się w dół, a ciało utraciło zwykłą stateczność. Ażeby ją odzyskać musiałem nieprzerwanie poruszać rękoma, skupiając na tej czynności całą uwagę, tak potrzebną w czasie tego doświadczalnego skoku na obserwację zbliżającej się ziemi. Po pewnym czasie doświadczenia, przeprowadzone w różnych instytutach naukowo - badawczych, pomagały „oblatywaczom spadochronów“ rozwiązać intrygujące ich pytania i potwierdziły wnioski, do których doszli oni dzięki praktyce. Doświadczenia te dały ciekawe, wręcz nieprawdopodobne na pierwszy rzut oka wyniki. Okazało się, że człowiek padający na płask z rękoma przyciśniętymi do tułowia stawia większy opór powietrzu, niż człowiek spadający z rękoma rozpostartymi. Później dopiero okazało się, że przylegające do ciała ręce pogarszają znacznie jego „opływowość“, wywołując silne zawirowania. Kiedy zaś ręce są rozpostarte, brak jest zawirowań.

Dużą pomoc w zbadaniu szczególnych warunków swobodnego spadania ciała okazały prace radzieckich uczonych i inżynierów z dziedziny teorii skoku spadochronowego, w szczególności prace mistrza sportu spadochronowego ZSRR — Stasiewicza.

Zdobywałem stopniowo coraz to większe doświadczenia w skokach z opóźnieniem. Wtedy narodziła się myśl o rekordowym skoku z opóźnieniem ze stratosfery. Pragnąłem dołożyć swój wkład w osiągnięcia radzieckiego spadochroniarstwa.

We wrześniu 1945 r. dano mi możność wykonania skoku ze stratosfery; opuściłem samolot na wysokość ponad 13 km i spadałem, nie otwierając spadochronu, 167 sekund — ponad 12 km.

W ten sposób rekord skoku z opóźnieniem ponownie przeszedł w posiadanie Związku Radzieckiego.

ONI WALCZYLI O POLSKĘ

W rocznicę Rewolucji Październikowej, kiedy sięgamy myślą ku temu, co jej zawdzięczamy, myślimy o Armii Radzieckiej, a w szczególności o jej części składowej — lotnictwie. Związek Radziecki dał nam nie tylko armaty, czołgi, samoloty i karabiny, dał nam to, co miał najcenniejszego — najlepszych, wypróbowanych w bojach dowódców Armii Radzieckiej, którzy wychowywali i prowadzili do walki młodych polskich pilotów.

Pułkownik Jan Tałdykin, radziecki oficer i członek bolszewickiej partii, był dowódcą pułku „Warszawa". Ten bojowy pilot, mający na swym koncie 8 zestrzelonych niemieckich maszyn, był nie tylko dowódcą, był — „ojcem" polskiego pułku. To on dokładał wszystkich starań, by jego pułk, polski pułk, był najlepszym w lotnictwie frontu, on prowadził do pierwszej walki młodych polskich pilotów, on uczył ich trudnej sztuki walki powietrznej. Zginął śmiercią lotnika, osłaniając szturmowcę w czasie lotu na Kołobrzeg. Zginął w walce o wolność Polski.

Kapitan Oleg Matwiejew był jeszcze w Grigoriewskoje szefem wyszkolenia strzeleckiego. Uczył naszych pilotów rozrywać ćwiczebny rękaw serią z cekaemów, uczył zestrzeliwać niemieckie maszyny w czasie walk na froncie. Jego klucz dokonał niezwykle trudnego zwiadu fotografując 11-kilometrowy pas umocnień pod Warszawą. Jego fotografie posłużyły wojskom frontu do zdobycia stolicy Polski. Wychował młodych polskich pilotów i zginął trafiony pociskiem artyleryjskim atakując Niemców okrążonych w Pile. Zginął w walce o wolność Polski.

Te dwa nazwiska, wybrane spośród nazwisk radzieckich oficerów, weszły do historii Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Ludzi tych, których wychował socjalizm, oficerów radzieckich, nigdy nie zapomnimy. Nie zapomnimy również i tych lotników radzieckich, którzy biorąc udział w operacjach lotnictwa radzieckiego na całym froncie od Bałtyku po Karpaty, wyzwalali nasz kraj z faszystowskiej niewoli hitlerowskich Niemiec.

Oni walczyli o Polskę. Walczyli o pokój. Ślady ich pracy widzimy patrząc na nasz wolny kraj, na lecące pod niebem samoloty z biało - czerwoną szachownicą, pilotowane przez polskich lotników.

19 marca 1945 roku klucz myśliwski **mjr. Nazarenko** osłaniał działania wojsk naziemnych **w rejonie Gdańska.** Major zauważył szesnaście Me-109, usiłujących zaatakować grupę bombowców radzieckich, powracających do bazy bez osłony myśliwskiej. Samoloty Ła-5 zaatakowały niespodzianie od strony słońca samoloty wroga. Zestrzelono trzy Me-109. Walczącym z przeważającymi siłami wroga lotnikom radzieckim przybyły na pomoc dwa dalsze Ła-5 starszego **lejtnanta Leontiewa.** W toku walki zestrzelono bez strat własnych 5 samolotów przeciwnika. W tym okresie lotnictwo floty zwalczało skutecznie okręty niemieckie w porcie i zatoce gdańskiej.

★

29 września 1944 roku. Dwie grupy myśliwskie Ła-5, będące pod dowództwem Bohatera Związku Radzieckiego **mjr. Maksimienko i mjr. gwardii, Potasiewa** — blokowały z powierza lotnisko **Ciechanów** wraz ze znajdującymi się nań 20 samolotami przeciwnika. Naloty grup po 10 i 12 Ła-5 w odstępach 10-minutowych zniszczyły bez strat własnych większą część samolotów niemieckich.



Zdjęcie Radzieckie

Grupa pilotów radzieckich podczas omawiania planów akcji bojowej na jednym z lotnisk polowych w czasie ostatniej wojny

Wiosną 1945 roku **kobieca grupa bombowców nocnych** wykonała podczas jednej nocnej operacji na rzece **Narew** 324 wyloty bojowe. Niektóre załogi PO-2 miały tej nocy po 16 — 18 startów.

★

W rejonie Ostrołęki samolot pilotki **Olejnik - Jakowlewej** został zaatakowany przez niemieckiego myśliwca nocnego. Dzielna lotniczka nagłym unikiem przeszła do lotu koszącego i lecąc nad samą ziemią doprowadziła uszkodzonego PO-2 na lotnisko macierzyste.

★

Podczas działań bojowych **pod Makowem** został trafiony pociskiem przeciwlotniczym samolot z załogą w składzie: **Tropajewska i Myślennikowa.** Lotniczka była ranna. Uszkodzony PO-2 słabo reagował na stery. Mimo to załoga wykonała zadanie i w locie powrotnym wylądowała na terytorium zajętym przez oddziały radzieckie.

★

Lotnictwo morskie, działając w marcu — kwietniu 1945 roku, zatopiło na półwyspie **Hel** około 40 różnych statków niemieckich.

★

Podczas działań przeciwko bazom niemieckim **w Świnoujściu** (od końca kwietnia 1945 roku — do chwili kapitulacji) lotnictwo floty zatopiło 8 transportowców i szereg okrętów bojowych.

★

Podczas likwidacji garnizonu niemieckiego **w Grudziądzu** szczególną rolę odegrały samoloty szturmowe. Grupy po 6 — 8 Iłów latały po kręgu i nie pozwalały artylerii przeciwlotniczej na stawianie oporu. Przez cały okres działań straty radzieckie wyniosły zaledwie jeden samolot. Jeniec niemiecki z okrążonego w Grudziądzu pułku „Herman Göring" zeznał, że przyczyną słabej siły ognia artylerii przeciwlotniczej była obawa przed bombami Iłów, znajdującymi się bez przerwy nad celem.

Coś się w tym wszystkim kryło. Niewielkie, zwykle puste, pole ćwiczeń szkoły kawaleryjskiej pod Petersburgiem ogrodzono niespodziewanie wysokim płotem. Składano tam jakieś tajemnicze ładunki, które dostarczała stocznia Bałtycka, a pracownie ukryto w zagrodach pobliskich domów.

W kwietniu 1882 roku miejscowa gazeta „Petersburska stroniczka" zamieściła pierwszą wyjaśniającą wzmiankę, że „u nas w Petersburgu, rzeczywiście buduje się maszyna latająca, na której uczeni, inżynierowie - konstruktorzy, chcą polecieć prosto na wystawę Wszechrosyjską". To wszystko.

W południe 20 lipca 1882 roku na wspomnianym polu ćwiczeń zebrało się grono ówczesnych najwybitniejszych uczonych i wojskowych. Wśród nich przedstawiciel ministerstwa żeglugi, p. k P. Bogosławski, profesorowie akademii morskiej I. Atymow, A. Rykaczew oraz znani piloci balonowi D. Pieczkowski i Spicyn. Nie opodal stała inna grupa. Byli to mechanicy i stolarze, zatrudnieni przy montażu samolotu: I. Gołubiew, M. Jakowlew, A. Arseniew i inni.

Do zebranych podszedł konstruktor. Wysoki mężczyzna, o energicznym wyrazie twarzy, kapitan pierwszego stopnia, Aleksander Możajski.

— „Panowie! Gdy spojrzycie w niebo, widzicie obłoki i ptactwo. Są one w wiecznym ruchu. Obłoki, to balon-aerostat, a ptak — to aparat cięższy od powietrza.

Setki lat trwały poszukiwania drogi umożliwiającej sterowanie balonem. Rozwiązania nie znaleziono. Balon, jak obłok, był i jest zależny od siły wiatru, a nie od woli człowieka. Trzeba się nauczyć latać i sterować w powietrzu, tak jak dzisiaj pływamy i sterujemy okrętem na morzu.

Ale w jaki sposób? Tylko przy pomocy aparatów cięższych od powietrza!

Umysły nasze są dzisiaj na właściwej drodze odkryć, człowiek wkracza w nieznane".

Możajski mówił krótko. Zebrani w skupieniu słuchali o tym, jak człowiek będzie pokonywał wielkie przestrzenie. Słuchali o niezliczonych doświadczeniach konstruktora. O jego pracy nad samolotem, który widzieli przed sobą.

Możajski ożywił się. Głos jego zabrzmiał silniej i pewniej:

— Aparat uniesie człowieka i ładunek!

Trudno było w tych czasach o słowa bardziej nieprawdopodobne.



ALEKSANDER MOŻAJSKI

Zbudowanie samolotu, w tych warunkach było równoznaczne z doniosłym odkryciem naukowym. Komisja rozpoczęła oględziny samolotu. Oto jak go opisuje naoczny świadek:

„Jednopłat składał się z łodzi o drewnianych żebrach, pokrytej płótnem. Do jej boków były przymocowane prostokątne skrzydła, lekko wygięte ku górze. Całość pokryta cienkim, żółtym jedwabiem była starannie polakierowana.

Aparat stał na podstawkach z kołami. Skrzydła były umieszczone o sążeń nad ziemią. W łodzi były dwa maszty. Skrzydła usztywnione linami przeciągniętymi od końca do masztów i podstawek z kołami. Dwa silniki, umieszczone były w przedniej części łodzi.

Większy z nich przesunięty nieco ku przodowi. Trzy czterołopatkowe śmigła, dwa z nich w wycięciach skrzydeł... Śmigła pomalowane na szaro. Dwa stery, pionowy i poziomy, umocowane przy rufie łodzi, były poruszane linkami i dźwigniami.

Możajski uprzedził zebranych, że dzisiejszy próbny lot będzie sprawdzeniem możliwości startowych samolotu i pracy mechanizmów sterowania. Trójśmigłowy, dwusilnikowy samolot powinien po rozbiegu na pochylni startowej wznieść się w powietrze.

Możajski jest wyraźnie wzruszony. Od dzisiejszego lotu zależy przecież los jego przeszło dwudziestoletnich doświadczeń. Konstruktor chciałby własnoręcznie wypróbować samolot. Ale cóż, ma 57 lat... Przy sterze mechanik Iwan Gołubiew.

W naszych czasach nowy samolot oblatuje zazwyczaj specjalnie wyszkolony oblatywacz. Przed tym konstruktor sprawdza swoje obliczenia w tunelach aerodynamicznych. Jest on pewny, że samolot będzie posłuszny woli pilota-oblatywacza. I mimo to nie ma na świecie konstruktora, który by nie był wzruszony pierwszym startem swojego prototypu. Można więc sobie wyobrazić to, co przeżywał Możajski, który przecież nie mógł sprawdzić swego samolotu w żadnym tunelu aerodynamicznym, a jedynie opierał się na doświadczeniach z modelami latającymi.

Konstruktor po raz ostatni udziela wskazówek lotnikowi, co i jak należy robić i na co zwracać uwagę przy starcie. Wszystko gotowe. Samolot wyktoczają na lotnisko i ustawiają na drewnianej pochylni. Sygnał Możajskiego. Zebrani odchodzą na stronę a lotnik Gołubiew zwiększa do granic możliwości obroty silników.

Nagle samolot zadrżał i potoczył się po pochylni, nabierając wciąż prędkości. Jeszcze chwila i... już jest w powietrzu. Na twarzach zebranych maluje się zdumienie i zachwyt.

Tymczasem samolot, lecący po linii prostej nad polem, przechylił się i zaczął tracić wysokość. Przy lądowaniu okazało się, że złamane jest skrzydło.

Wszyscy, na czele z wynalazcą, biegną do samolotu. „Jak się zachowywał aparat?" — pierwsze słowa konstruktora. Gołubiew nie wiele mógł powiedzieć. Człowiek, który po raz pierwszy oderwie się od ziemi, mało obserwuje i nie analizuje spostrzeżeń. Możajski zbiera żywiołowe gratulacje.

Przecież to pierwszy na świecie udany lot człowieka, na samolocie. Nie ważne, że krótkotrwały. Nie ważne, że zakończony podłamaniem...

Chwila ta kojarzy się z innym wydarzeniem, które miało miejsce pół wieku później.

— Znany radziecki lotnik akrobacyjny, doświadczony Grzegorz Bachczywandżi, po wykonaniu zadania wypróbowania w locie pierwszego na świecie samolotu odrzutowego, podchodził do lądowania. Niezwykła szybkość nowego samolotu spowodowała, mimo ostrożności, uszkodzenie skrzydła i złamanie podwozia.

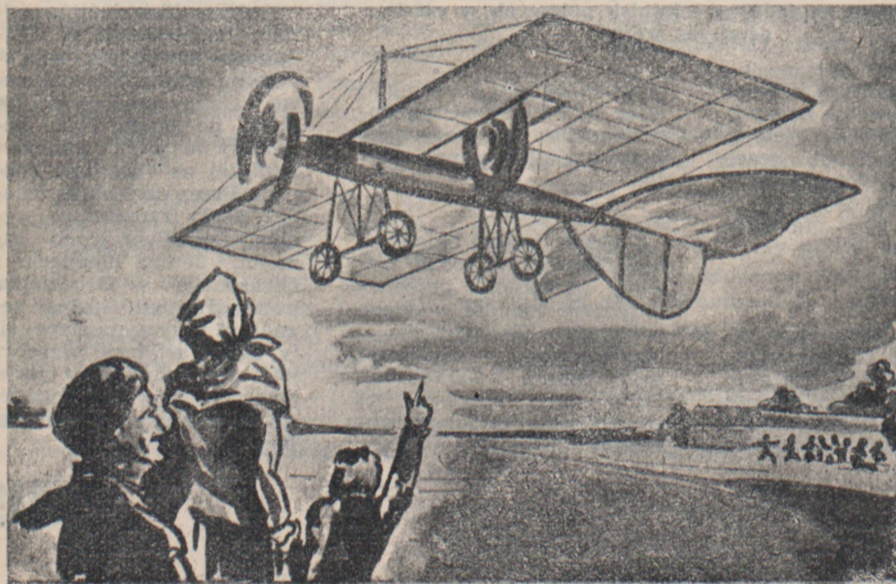
Obecni przy próbach koledzy lotnicy w żywiołowym porywie wyrzucali w górę nakrycia głowy, podrzucali wciąż jeszcze, oszołomionego przebytym lotem, Bachczywandżi.

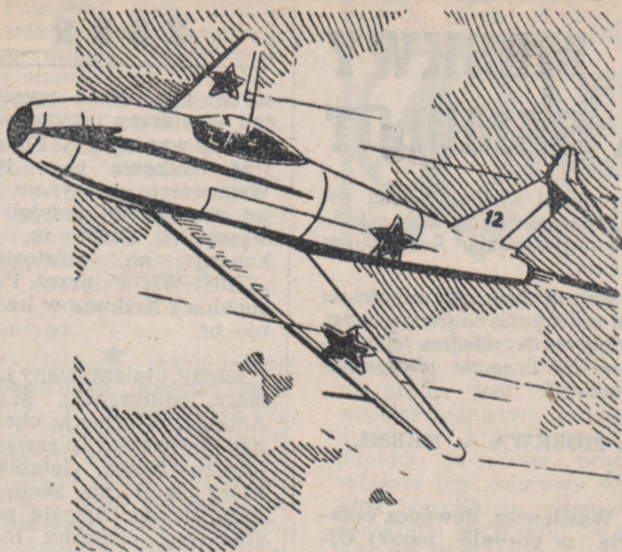
Entuzjazm świadków obydwu lotów w zupełności można zrozumieć. I w jednym i w drugim wypadku najważniejszy był lot. Zwycięstwo człowieka nad żywiołem przestworza.

Lot Aleksandra Możajskiego stał się największym wydarzeniem w historii nauki i techniki.

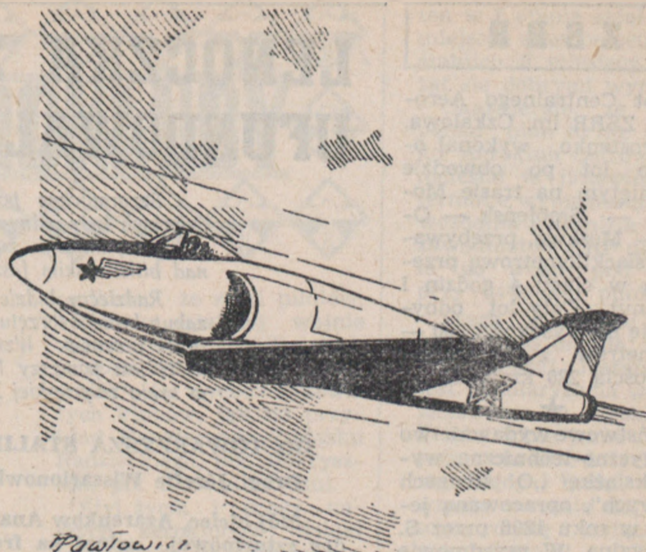
N. Czeremnych, inż. ppłk,

I. Szypiłow, ppłk





Odrzutowiec Ławoczkina



Odrzutowiec doświadczalny

SAMOLOTY ZSRR

Czasopisma lotnicze krajów kapitalistycznych zamieszczają często opisy samolotów radzieckich, starając się na tle swoich osiągnięć pomniejszyć ich wartość. Wiadomo nam jednak, że ZSRR nie reklamuje swoich najnowszych samolotów. Opisy samolotów, które podaje prasa Zachodu nie dotyczą najnowszych konstrukcji radzieckich, a są to maszyny, które służą do celów szkoleniowych. Wszelkie porównania tych samolotów z rozreklamowanymi osiągnięciami krajów kapitalistycznych wypadają na niekorzyść tych ostatnich.

Dla zaznajomienia Czytelników z opinią, jaką posiada lotnictwo radzieckie na świecie, zamieszczamy artykuł opracowany na podstawie źródeł zagranicznych.

Odrzutowce z lat 1946 — 47: Jak-15, Mig-9, Ła-9 (z dodatkowymi silnikami rakietowymi) ustąpiły miejsca nowym samolotom i służą dziś jedynie do celów szkoleniowych.

Nowy, seryjnie budowany samolot odrzutowy S. Ławoczkina jest jednomiejscowym i jednosilnikowym pościgowcem.

Wlot powietrza, umieszczony z przodu kadłuba, ma okrągły obrys. Krótkie stosunkowo skrzydła mają silną strzałę ku tyłowi, tak jak i względnie mały statecznik poziomy, umieszczony wysoko. Silnik odrzutowy umieszczony jest w kadłubie, poza siedzeniem lotnika, które jest zakryte laminarną kabinką.

Dysza wylotowa została umieszczona w tyle kadłuba, pod statecznikami. Bliższe dane tego samolotu są na razie nieznane. Drugim nowym odrzutowcem jest, jak można sądzić z podobieństwa, również konstrukcja S. Ławoczkina.

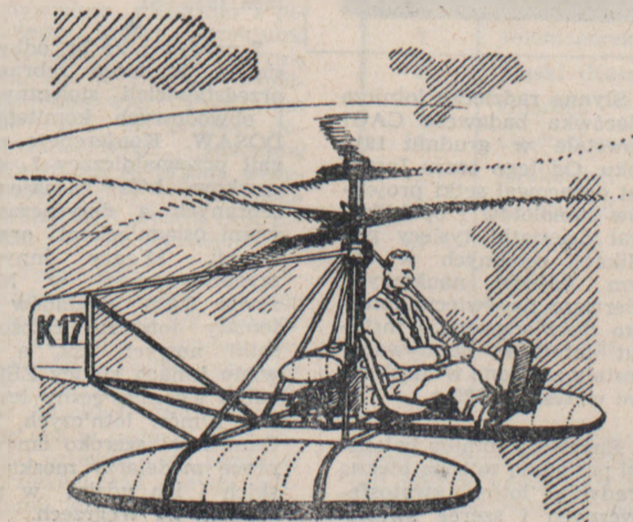
W odróżnieniu od poprzedniego seryjnego samolotu myśliwskiego jest to odrzutowiec doświadczalny do lotów z szybkością dźwięku. Ma on szerokie, trójkątne skrzydło i o podobnym obrysie statecznik poziomy, również umieszczony wysoko. Wloty powietrza po obydwu stronach kadłuba. Starannie oprofilowana i umieszczona na przodzie kabina zapewnia doskonałą widoczność.

Ciekawe są również (nie były pokazane na Święcie Lotnictwa) małe śmigłowce radzieckie, konstrukcji inż. N Kamowa. Jeden z nich K-17 znany pod nazwą „Wiertolot" posiada miejsce dla pilota umieszczone przed rotorem za leżącym silnikiem i zbiornikiem paliwa. Sterowanie normalne: drążkiem i pedałami. Tablica przyrządów pokładowych zawiera najniezbędniejsze przyrządy. K-17 jest prototypem.

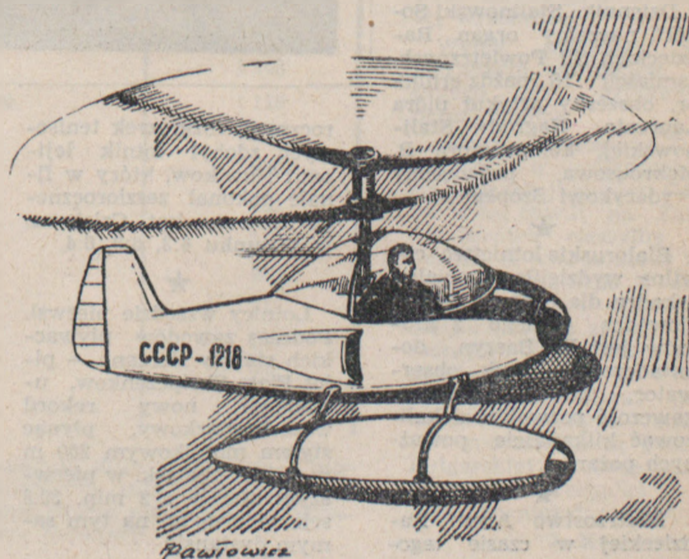
W wypadku osiągnięcia pomyślnych wyników i seryjnej produkcji inż. Kamow przewidział staranniejsze oprofilowanie śmigłowca. Chwyty powietrza chłodzącego silnik będą umieszczone po bokach kadłuba.

Okazuje się, że mały jednoosobowy śmigłowiec znajdzie szerokie zastosowanie nie tylko w sporcie czy turystyce lotniczej, ale również w gospodarce narodowej. Mógłby on być użyty do kontroli lasów i trudno dostępnych terenów, wyszukiwać i śledzić stada ryb, itp. Małe rozmiary i oszczędność w użyciu paliwa pozwolą na zastosowanie tej maszyny w każdych warunkach pracy. **I. M. W.**

„Wiertolot" — Kamowa (prototyp)



„Wiertolot" w nowej wersji



LENOCZKA Z MOSKWY UFUNDOWAŁA SAMOLOT

Bezgraniczne poświęcenie i ofiarność ludzi radzieckich były jednym z czynników, które legły u podstaw wspaniałego zwycięstwa Związku Radzieckiego nad hitlerowskim faszyzmem.

Radzieccy ludzie poświęcali swoje oszczędności na zakup broni i sprzętu dla walczących na froncie ojców, braci i synów. Wzruszającym przykładem tej ofiarności jest poniższy list — list Lenoczki, wychowanej w kraju zwycięskiej Rewolucji.

DO TOWARZYSZA STALINA MOSKWA — KREML

Drogi Józefie Wissarionowiczu!

Mój ojciec, Azarenkow Anatol Wasilewicz, dowódca eskadry szturmowej, zginął na froncie w obronie naszej Ojczyzny. Moja mama zginęła w Kijowie, a ja pozostałam sama z babcią, która pobiera rentę inwalidzką II kategorii.

Gdy babcia otrzymuje rentę, to zawsze daje mi trochę pieniędzy na zabawki. Zabawek nie kupiłam, a za to zebrałam 110 rubli, które Wam przesyłam.

Za te pieniądze, proszę, wybudujcie samolot szturmowy i oddajcie go do pułku 237, w którym służył mój ojciec. Niech koledzy papy pomszczą na hitlerowcach śmierć mojego ojca.

Życzę Wam, abyście jak najdłużej żyli.

31 grudnia 1942 r.

Uczennica 612 szkoły klasy Ib. Moskwa,

Lena Azarenkowa

Na list ten Generalissimus Stalin odpowiedział specjalnym podziękowaniem za pomoc udzieloną Armii Czerwonej. A jeden ze szturmowców 237 pułku nosił odtąd napis: „od Lenoczki za ojca".

(Zdjęcie radzieckie)



ZSRR

Pilot Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa, J. Forostenko, wykonał ostatnio lot po obwodzie zamkniętym na trasie Moskwa — Smoleńsk — Orzeł — Moskwa, przebywając tysiąckilometrową przestrzeń w ciągu 4 godzin i 31 minut. Cały lot odbywał się na wysokości 300 — 500 metrów z przeciętną szybkością 220 km/godz.

★

Państwowe wydawnictwo teoretyczno-techniczne wydało książkę „O strugach gazowych", opracowaną jeszcze w roku 1896 przez S. Czapłygina. W przedmowie akademik S. Chrystianowicz pisze: „Rzadkim zjawiskiem w historii techniki są prace naukowe, które mimo pięćdziesięciu lat są wciąż świeże i nowe dla dzisiejszych badaczy".

★

Ukazał się ostatnio trzeci, kolejny tom zbioru pracy „ojca lotnictwa rosyjskiego", M. Żukowskiego. Całość wydawnictwa ukaże się w roku 1950.

★

Mistrzem Armii Radzieckiej na rok 1949 w walce zapaśniczej jest lotnik, Wiktor Tkacz.

★

Aerokluby ZSRR obecnie przyjmują zapisy nowych członków. Aeroklub moskiewski przyjął kilkaset zgłoszeń, przeważnie od uczniów i uczennic wyższych klas szkół średnich, studentów niższych lat studiów i młodych robotników. Szkolenie ucznia odbywa się bez przerwy w pracy zawodowej ucznia. Zajęcia w aeroklubach rozpoczną się 1 listopada br.

★

Dziennik „Stalinowski Sokół", naczelny organ Radzieckich Sił Powietrznych, zamieścił 16 października br. obszerny artykuł pióra Laureata Nagrody Stalinowskiej, kompozytora B. Mokrousowa, poświęcony Fryderykowi Szopenowi.

★

Białoruskie lotnictwo cywilne wydzieliło specjalną eskadrę dla ochrony lasów. Dowódcą jednego z kluczów jest W. Baszyn, doświadczony lotnik-obserwator, którego spostrzegawczość pozwoliła zlokalizować kilkanaście poważnych pożarów.

★

Mistrzostwo Armii Radzieckiej w czasie tegorocznych rozgrywek tenisowych zdobył lotnik lejtnant Nowikow, który w finale pokonał zeszłorocznego mistrza, kpt. Czistowa, w stosunku 6:3, 6:0, 6:4.

★

Lotnicy wszędzie pierwsi. Podczas zawodów pływackich starszy sierżant — pilot Piotr Skripczenkow, ustanowił nowy rekord wszechzwiązkowy, płynąc stylem motylkowym 200 m w 2 min. 44,5 sek. w pierwszym starcie i 2 min. 39,8 sek. w drugim, na tym samym dystansie.

Słynna radziecka lotnicza placówka badawcza CAGI powstała w grudniu 1918 roku. Od tego czasu Instytut opracował setki projektów samolotów i opublikował dziesiątki tysięcy publikacji cenionych w całym świecie naukowym. Pierwsze na świecie lotnisko doświadczalne i instytut lotników oblatywaczy zostały założone w Moskwie we wrześniu 1920 r.

★

Radzieccy lotnicy balonowi posiadają za sobą piękną tradycję lotów stratosferycznych i szereg światowych rekordów wysokości. Wystarczy przypomnieć słynną wyprawę A. Fomina i M. Wołkowa w r. 1939. Wspaniałym wyczynem jest lot w otwartej gondoli do wysokości 12 000 m, dokonany na stratostacie „ZSRR-WR79" przez Połosuchina i Krikuna w kwietniu br.

★

Młody, utalentowany rzeźbiarz leningradzki, Michał Anikuszyn, pracuje obecnie nad portretem pierwszego lotnika Iwana Gołubiewa, który latał na samolocie Możajskiego. Artysta przestudiował obszerny materiał historyczny związany z obraną tematyką.

★

Skoki spadochronowe, połączone z lądowaniem w lesie, należą do najtrudniejszych. Były one wykonane po raz pierwszy przed 15 laty w okolicach miasta Gorkij. W ostatnich dniach spadochroniarze A. Buszew, G. Rumiancew, A. Biełowsow dokonali skoku z wysokości 1 000 m nad wielkim masywem leśnym. Skoczkowie od dwunastu lat pracują w spadochronowej brygadzie przeciwpożarowej służby ochrony lasów. A Buszew ma poza sobą 251 skoków w służbie lotnictwa leśnego, G. Rumiancew — 99 skoków.

★

W związku z 11-leciem śmierci Konstantego Ciołkowskiego Akademia Nauk ZSRR przystąpiła do wydania pracy zbiorowej poświęconej twórczości genialnego uczonego — samouka. Całość zawarta w pięciu tomach obejmie prace Ciołkowskiego z dziedziny lotnictwa odrzutowego, sterowców, aerodynamiki i aerohydromechaniki. Wydawnictwo ukaże się w latach 1950—51.

★

7 października br. odbyło się w Moskwie zebranie przedstawicieli stołecznych i obwodowych komitetów DOSAW. Konferencję zagaił przewodniczący L. Oszurkow, który zaznajomił zebranych z dotychczasowymi osiągnięciami organizacji. Między innymi przeprowadzono w Moskwie 3 600 wykładów na tematy lotnicze, założono setki nowych kół, a w wielu kinach stolicy ZSRR odbył się miesięczny festiwal filmów lotniczych. L. Oszurkow szeroko omówił pracę modelarzy moskiewskich i ich udział w zawodach na Węgrzech.



Podajemy obok tabelkę wyników współzawodnictwa między aeroklubami regionalnymi za okres od 1 stycznia — 30 września 1949 r. Sukces Aeroklubu Bielsko-Bialskiego jest bezsprzeczny. Różnica punktów pomiędzy pierwszym a drugim miejscem wskazuje wyraźnie, że Bielszczanie mają zdecydowaną przewagę i do końca roku nie pozwolą odebrać sobie pierwszeństwa.

Do takiego stwierdzenia upoważniają zresztą inne fakty. 19 października br. A. B. B. zgłosił wykonanie dalszych 200% miesięcznego planu lotów szybowcowych, a więc już 800% za październik. We wrześniu br. Aeroklub Bielsko-Bialski zobowiązał się wylatać do końca roku dalsze 1 000 godzin lotów szybowcowych — zobowiązanie wykonano 19 października br. Mało tego, A. B. B. złożył nowe zobowiązanie, wylatania do końca br. 300% rocznego planu lotów szybowcowych, tj. 1 224 godzin.

Widać z tego, że Aeroklub Bielsko - Bialski wziął się poważnie do roboty, no i rezultaty nie każą na siebie długo czekać. 24 października br. na lotnisku klubowym w Aleksandrowicach odbyła się skromna uroczystość wręczenia nagrody przechodniej ARP zwycięzcy II etapu współzawodnictwa międzyklubowego.

Zupełnie zasłużenie odebrali Bielszczanie z rąk delegacji Aeroklubu Poznańskiego miniaturę kolumny Zygmunta. Nagrody odbiera tylko ten, kto wykazuje się najlepszymi wynikami w pracy. A. B. B. wykazał, że należy w tej chwili do najlepszych w Polsce.

Na temat Aeroklubu Bielsko - Bialskiego rozmawiałem niedawno z pilotem innego aeroklubu, którego klub ma znacznie słabsze wyniki we współzawodnictwie. Pilot ten twierdził, że źródłem dotychczasowych sukcesów Bielszczan są przede wszystkim góry. Podobnego zdania byli zresztą inni piloci — jak słyszałem.

To nie góry — proszę kolegów, nie słynny „Klimczok", którego tak wszyscy piloci temu klubowi zazdroszczą. Źródło sukcesów tkwi w czym innym. To, że Aeroklub Bielsko-Bialski ma w podanej obok tabeli przeszło 1 000 punktów przewagi nad innymi klubami, jest zasługą nie specjalnych jakichś warunków, nie jednego człowieka, ale całego zespołu, jest wynikiem zbiorowej, kolektywnej pracy, jest wynikiem współzawodnictwa indywidualnego, które pobudziło pilotów do lepszej pracy. Właśnie ten zbiorowy wysiłek wszystkich członków aeroklubu przyczynił się do sukcesu Bielszczan. Innych źródeł osiągnięć Aeroklubu Bielsko-Bialskiego nie trzeba szukać. Najlepszym zresztą tego dowodem jest praca aeroklubów w Związku Radzieckim.

Aerokluby w ZSRR swe wspaniałe osiągnięcia zawdzięczają przede wszystkim kolektywnej pracy i współzawodnictwu indywidualnemu. Nie jest przypadkiem, że setki pilotów, którzy w ostatniej wojnie zestrzeliwali najlepszych pilotów hitlerowskiej „Luftwaffe"—to wychowankowie tych klubów, jak na przykład Bohaterowie Związku Radzieckiego, płk. Pokryszkin, płk Kożedub i inni.

Styl życia i pracy naszych aeroklubów daleki jest jeszcze od stylu życia i pracy aeroklubów Związku Radzieckiego. Jednak w oparciu o doświadczenie lotnictwa sportowego ZSRR możemy iść szybko naprzód i osiągać coraz lepsze wyniki.

Przy przeglądaniu tabeli wyników współzawodnictwa w żadnej z pozycji nie znajdziemy Aeroklubu Ostrowskiego mimo, że klub ten w I etapie zajął drugie miejsce, a w przeciągu ostatnich 3 miesięcy wykazał się dobrymi wynikami.

Okazuje się, że latanie ponad plan to nie wszystko. Aeroklub Ostrowski nie nadesłał w przewidzianym terminie wymaganego sprawozdania i Komisja Współzawodnictwa ARP nie wzięła go wcale pod uwagę przy ustalaniu punktacji.

Praca w klubie to nie tylko samo latanie, to znacznie więcej. Jeszcze słaba jest popularyzacja współzawodnictwa w aeroklubach. Trzeba sobie jasno i wyraźnie określić dotychczasowe błędy i braki. Trzeba wzmóc znacznie dotychczasową robotę i związać ją z zagadnieniami lotniczej pracy.

W swym dotychczasowym dorobku mamy już do zanotowania pewne sukcesy — pracy jest jednak jeszcze dużo.

Przy omawianiu wyników II etapu współzawodnictwa kluby muszą umieć wyciągnąć z nich wnioski i zanalizować swoje dotychczasowe braki.

* * *

Jeszcze nie przebrzmiały echa nowego rekordu szybowcowego ustanowionego na Żarze przez pilota Wielgusa z Aeroklubu Krakowskiego, a już Żar melduje o nowym wyczynie. Pilot Brzuska Andrzej z A.B.B. pozazdrościł widocznie Wielgusowi, gdyż 24 października br. o godz. 8.43 wystartował na „Musze" SP-561 z zamiarem pobicia jego rekordu. Lot trwał do godz. 3.40 dnia 25 października br. Cóż, nie udało się, gdyż przeszkodził deszcz i mgła. Brzuska osiągnął jednak w tym locie w nocy, na fali wysokość 3 705 m. Mógłby osiągnąć więcej — warunki były korzystne, ale brak tlenu zmusił go do zejścia z tej wysokości.

Wynik powyższy jest pierwszym warunkiem do złotego „D", uzyskanym przez juniora.

Ostatnie meldunki z Żaru świadczą o „rozkręcaniu" się naszych juniorów. Gdyby w tej chwili na Żarze był Zientek cieszyłby się bardzo, że nasi juniorzy idą tak szybko naprzód. Zientek przebywa w tej chwili w Bułgarii razem z prof. Humenem i Sekretarzem Generalnym ARP, J. Przymanowskim, którzy jako delegaci polskiego lotnictwa sportowego są gośćmi Bułgarskiej Organizacji Sportu i Techniki — o czym również donosimy.

J. Konieczny

Wyniki współzawodnictwa międzyklubowego

Dnia 21 października br. Komisja Współzawodnictwa ARP, na podstawie posiadanych meldunków, dokonała obliczeń wyników współzawodnictwa między aeroklubami regionalnymi za okres od 1 stycznia — 30 września 1949 roku.

Ze względu na braki w sprawozdawczości Komisja ustaliła 17 miejsc punktowanych. Przedstawiają się one następująco:

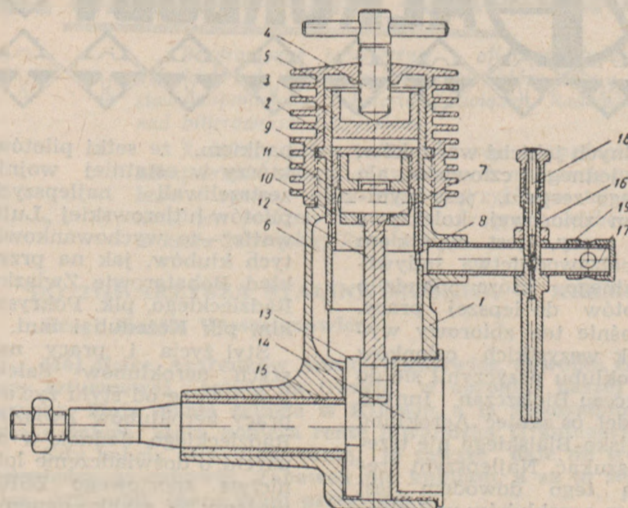
Miejsce	Aeroklub	Ilość punktów
1	Bielsko-Bialski	3 403
2	Poznański	2 177
3	Podkarpacki (Krosno)	1 804
4	Kujawski (Inowrocław)	1 630
5	Kielecki	1 401
6	Pomorski (Toruń)	1 392
7	Jeleniogórski	1 148
8	Śląski (Katowice)	1 118
9	Gdański	1 030
10	Częstochowski	826
11	Krakowski	761
12	Grudziądzki	515
13	Radomski	362
14	Łódzki	315
15	Bydgoski	235
16	Rzeszowski	227
17	Mielecki	216

Szereg klubów, które posiadają duże osiągnięcia i mogłyby w wynikach współzawodnictwa zająć poważne miejsce, wyeliminował się z drugiego okresu nie nadsyłając sprawozdań stanowiących podstawę punktacji.

NOWY RADZIECKI SILNICZEK SAMOZAPŁONOWY DO MODELI LATAJĄCYCH

Silnik modelarski konstrukcji inż. I. Sorokina posiada następujące dane techniczne: Średnica cylindra — 16 mm; skok — 18 mm; pojemność 3,625 cm^3; ilość obrotów — 4 500 na min; moc 0,13 KM.

Według słów konstruktora, silnik ten pracuje bez zarzutu nawet na bardzo małych obrotach. Paliwa zużywa średnio 350 g/KM/godz. Jako mieszankę, stosowano trzy kompozycje: I — olej terpentynowy — 24%, olej parafinowy — 24%, eter siarkowy— 24%, benzyna wysokooktanowa — 13%, olej silnikowy — 15%. II — Nafta — 50%, eter siarkowy — 25%, olej terpentynowy — 25%. III — Nafta — 60%, eter siarkowy — 20%, olej silnikowy — 10%, olej terpentynowy — 10%.



Na wszystkich tych mieszankach osiągano bardzo dobre wyniki. Jak widać z rysunku, silnik opracowany jest bardzo starannie. Szczególną uwagę poświęcono na prostotę budowy nadającej się do seryjnej produkcji, jak i na lekkość wykonania.

P. E.



Zaczynając dzisiejszy felieton, pragnę w pierwszym rzędzie podziękować ob. **Józefowi Kukurudzy, kierownikowi Obwodu LL w Wałbrzychu**, za nadesłaną notatkę, w której zawiadamia nas, że całkowity dochód z imprez i zabaw urządzonych w dniu 4 września br. z okazji Święta Lotnictwa na terenie powiatu Wałbrzych w kwocie zł 162 711 przekazał na budowę Domu Lotnika.

Notatkę tę zamieścimy w stałym dziale wiadomości ligowych w SiM-ie i Skrzydlatej. Obywatelowi Kukurudzy dziękuję przede wszystkim za pamięć o nas, co udowodnił szybko nadesłaną i aktualną wiadomością.

Z kolei odpowiem ob. **Aleksandrowi Piekarskiemu z Tarnowa.** Najpierw na pierwsze pytanie: czy mając 24 lata — można rozpocząć szkolenie w pilotażu szybowcowym? — Trudno, muszę Was zasmucić, ale instrukcja P. O. „Służba Polsce" o naborze kandydatów na I stopień wyszkolenia szybowcowego wyraźnie określa wiek kandydatów: od 16 do 18 lat życia. A więc — przekroczyliście już odpowiednie lata.

W tym wieku moglibyście latać, ale tylko jako już wyszkolony pilot szybowcowy — w ramach treningów w Aeroklubie. Innej możliwości nie ma. Jeśli chodzi zaś o Wasze zajęcie — pastora w Kościele Metodystycznym — to bynajmniej nie stałoby ono Wam na przeszkodzie w lataniu (gdyby oczywiście nie stanął Wam na przeszkodzie wiek).

I jeszcze jedno: samodzielne loty na aparacie własnej budowy są wzbronione. Z prostych względów: moglibyście popełnić błąd konstrukcyjny, który przy pierwszym locie kosztowałby Was... może nawet życie.

Kol. Janusz Nowaczyński z Krakowa zapytuje czy można w czasie wakacji iść na kurs szybowcowy? Kolego, mając ukończone przynajmniej 16 lat i załatwione wszystkie formalności w Komendzie Powiatowej lub Miejskiej P. O. „Służba Polsce" — można liczyć na wakacyjne latania na szybowisku.

W Waszym wypadku sprawa o tyle komplikuje się, że brak Wam jeszcze jednego roku życia do wyznaczonego wieku. Na przyszły rok zakrzątnijcie się zato energicznie wokół sprawy szkolenia, a niewątpliwie nie minie Was przyjemność „szurów", „skoków" i pierwszych samodzielnych lotów na szkolnym szybowcu.

W szczegółach pomoże Wam zorientować się artykuł pt. „Dlaczego Kazik pęknie z zazdrości?" w 43-cim numerze SiM-u z br. Dziękuję w imieniu pracowników redakcji za życzenia i pozdrowienia.

Do tego samego artykułu odsyłam **„Czytelniczkę" z Warszawy**, zainteresowaną w sprawie teoretycznych kursów szybowcowych oraz kol. **Janinę Nowak z Wrocławia**, która pisze, że „...jedynym jej dążeniem w życiu jest być lotniczką".

Króciutki liścik napisał do nas kolega **Bohdan K. z Gdańska-Wrzeszcza.** List zawiera tylko jedno pytanie: czy po ukończeniu 11-tu klas szkoły średniej można się dostać do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa? Odnowiadam równie krótko: tak, udzielając jednocześnie bardziej wyczerpujących wyjaśnień: trzeba ukończyć 18 lat życia i mieć odpowiednie warunki zdrowotne (oceni to komisja lekarska w Centralnym Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich).

Wasze wykształcenie wystarczy, abyście mogli dalej uczyć się w OSL-u na pilota lub obserwatora zawodowego. Wyższe wykształcenie — np. ukończone studia w wyższych technicznych zakładach naukowych — wymagane jest od kandydatów do Szkoły Podchorążych Rezerwy. W celu dokładnego zorientowania się w szczegółach odsyłam Was do artykułu pt. „Szkoły lotnicze przyjmują kandydatów" w 14 numerze SiM-u z br. Ten sam artykuł polecam przeczytać również kol. **Januszowi Skalskiemu z Płocka**, który prosi o informacje dotyczące szkół lotniczych.

Kol. **Bronisława Lasotę z Nysy** zawiadamiam, że na to, aby się dostać do szkoły instruktorów szybowcowych — trzeba mieć ukończony kurs szybowcowy III stopnia z wynikiem dobrym (w wyjątkowym wypadku — II stopnia z wynikiem b. dobrym), oraz ukończone minimum 4 klasy gimnazjum. Przytoczyłem tylko te dwa warunki, aby zorientować Was, że aby zostać instruktorem latania, sami najpierw musicie nauczyć się latać oraz uzupełnić Wasze ogólne wykształcenie.

Kończąc pragnę zawiadomić kol. **Sergiusza Musiatowicza z Kielc**, że sprawy modelarskie znalazły oddźwiek i w „Skrzydlatej". Mam na myśli artykuł pt. „Małe lotnictwo Polski na arenie międzynarodowej". Jest to na razie pierwszy krok w celu udostępnienia małego lotnictwa dla czytelników „Skrzydlatej". Na rozwinięcie akcji, a więc na pewno i na artykuły techniczne — przyjdzie czas.

ZAR.

Na zdjęciu na okładce:

Rocznica Rewolucji Październikowej jest świętem nie tylko narodów radzieckich, ale mas pracujących całego świata. Na zdjęciu fragment jednej z defilad z udziałem lotnictwa radzieckiego na Placu Czerwonym w Moskwie.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1791 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-90780

W Cena 15 zł